

# 第 1 回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議 事 概 要

平成 21 年 10 月 30 日 (金)

14:00 ~ 16:00

自動車会議所 自動車会館

## ・協議会の設立手続き

「京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」の承認

- ・京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会で検討された設置要綱案について、会田神奈川県タクシー協会専務理事より説明。

委 員	・横浜市としては、現時点ではタクシーが公共交通機関という認識がうすく、どのように取り扱ってよいのかわからない状況であるが、国土交通省の示したガイドラインでは、協議会の構成員として「～タクシーを地域公共交通として積極的に活用していく意欲等を示した地方公共団体の長」と示されている。そのような中途半端な位置づけの中で委員会に参画させていただくことになるがよろしいか。
事 務 局	・地域の実情に応じ様々な意見をいただければよいと考える。
委 員	・了解した。

- ・構成員より参画に対する質問があったが、構成員満場一致により要綱を承認。

## 構成員の紹介

- ・会田神奈川県タクシー協会専務理事より、要綱にしたがって構成員を紹介。

## 会長選出

- ・構成員の互選により石橋神奈川運輸支局長を会長に選出。

## ・第 1 回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

### 1. 開会

### 2. 会長挨拶

#### 石橋会長

- ・タクシー事業は 14 年 2 月以前は新規参入は免許制であり、需給調整規制が行われ、運賃については認可制であった。14 年 2 月の道路運送法の改正により免許制から許可制となり、運賃も上限認可制となった。

- ・しかし、バブル崩壊以降の需要が低下する状況での規制緩和であり、新規参入等により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台あたりの売り上げも落ち込んだ。
- ・こうしたことから地域によっては、事業者の収益基盤の悪化に伴うタクシー運転者の労働条件の悪化や交通事故件数の増加、サービス水準の低下、交通渋滞による環境問題等の諸問題が発生している。
- ・このようなことを背景に、20年2月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案が提出なされ、衆参両議院において全会一致で可決し、10月1日より「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が施行された。
- ・これに基づき、全国で141の交通圏が特定地域として指定。関東地方においては25交通圏、神奈川県は全ての交通圏である4交通圏が特定地域に指定された。
- ・京浜交通圏において、タクシーが地域公共交通機関としての機能を発揮できるように、皆様のお力とお知恵をお借りしたい。

### 3. 事務局長指名

- ・石橋会長の指名により構成員である神奈川県タクシー協会大野協会長を事務局長に選出。

### 4. 議事

事務局より、協議会の目的・タクシー事業の現況・地域計画、構造改善計画及び適正と考えられる車両数について資料2・3・4を一括して説明

委 員

- ・資料についての確認とお願い。
- ・資料2により京浜交通圏の状況が示されており、これは現状の分析や問題提起に重要なデータであるが、一口に京浜交通圏といっても、自治体ごとに状況が異なると考える。ついては、データは自治体単位でお示しいただきたい。
- ・バスは輸送実績など、かなりの部分を開示している。タクシーの輸送実績を示していただいたが、減少しているのは車両の増加によるものか。景気の減少によるものなのか。運賃が高いから客離れが生じたのか、原因を詳細に分析できるデータをお示しいただきたい。
- ・新法ではタクシーを「公共交通」と位置づけているのであれば、利用者から寄せられる意見は極めて重要であり、そうした意見を示していただきたい。
- ・20年度の苦情件数が減少しているが、サービスが向上しているということではないか。
- ・適正な車両数で、車両数を5年間の平均の値を使用しているならば、需要量も5カ年の平均を使用すべきではないか。

- ・タクシー事業に明るくない構成員や一般の県民に対して、理解できるよう、わかりやすい説明を資料中に明記していただきたい。
- 委員
- ・適正と考えられる車両数の計算で13年度の実車率を使用したのは何故か。
- 事務局
- ・市ごとの車両数は次回お示しする。
  - ・タクシー事業の現状を説明したもので、詳細な分析ができるか検討を行い、検討結果を次回お話しする。
  - ・協会にモニターの意見があるので次回お話しする。
  - ・20年度の苦情件数の減少は、運転者の登録制度を20年6月より実施した結果であると思われる。運転者登録制度により悪質運転者の排除、サービス向上が図られたと考えられる。数字で示すものがあれば次回示したい。
  - ・実車率について13年度実績を適用したのは、平成20年度実績値は輸送需給のバランスが崩れ、供給過剰と判断されるような1日1車当たりの営業収入等が極端に減少しており適当ではないと考えたためである。
- 委員
- ・要は、14年からタクシーの需給調整廃止となる規制緩和前の実績値としたのではないか。
  - ・適正と考えられる車両数の資料に13年度の実車率を使用した理由を明記した方が分かりやすいと思う。
- 事務局
- ・13年度実車率使用理由を資料に挿入して欲しいとのご指摘であり、次回挿入するよう検討する。
- 委員
- ・資料2のP3諸問題の発生において、運転者の賃金等の労働条件悪化とあるが、構造改善計画に労働条件の改善向上として賃金の話が入っていないのは何故か。
- 事務局
- ・地域計画を策定していただく参考として、現在事業者が取り組んでいる内容の一部を示したもの。もちろん賃金改善についても取り組もうとしている。
- 委員
- ・現場では客待ちタクシーによる違法駐停車による交通渋滞が発生しているところがあると聞いています。またタクシー台数の増加に伴う過当競争により、過労運転が発生するのではないかと危惧しています。しかしながら、これらの対策は警察だけでは限界があることから、この協議会に大きな期待をしています。説明のありました「地域計画及びタクシー事業構造改善計画について」では、今後、次のことを参考に取り組んで

もらいたい。

・事故防止対策の促進

\* 道路交通法令順守のための諸施策の実施として、例えば違反、事故歴証明及び就勤時の免許証の確認、優良運転者の選別や優遇、定期的な研修会を実施するなど。

\* ドライブレコーダーの整備や活用。

\* タクシー利用者に対する広報。例えば、交差点内で乗降しないなど。

・違法駐停車への対応

\* タクシー乗り場の整備として、例えばタクシープールの設置など。

\* 乗り場の客待ちのルールの設定について、例えばショットガン方式、ナンバープレートによる自主乗り入れ規制。

\* タクシー協会によるタクシー乗り場の適切な運用のための誘導員又は監視員の配置。

・過労運転への対策

\* 実効性のある過労運転対策の実施。

事務局

・貴重な意見ありがとうございます。資料3は業界が取り組んでいるものの一部を示したものです。取組を全ては記載していない。あくまで、委員の皆さんが地域計画を策定いただく上での協議の参考としたもの。

委員

・横浜市でも中区・西区と戸塚区・緑区ではタクシー車両数が異なる。都市部、郊外部で実情が違うのでその辺を勘案して、地域計画に反映させて欲しい。

会長

・地域計画は委員の皆様の意見を基に作成する。但し、地域ごとの問題点を解消していくのではなく、京浜交通圏エリアにおけるタクシー事業のあり方を検討していく。  
・地域計画の原案については、今後事務局が考え委員の皆様と諮っていく。

委員

・タクシー利用者の視点とタクシー事業活性化の点から話をする。  
・タクシーは鉄道及びバスと同様に重要な公共交通機関であると認識している。  
・特別措置法第6条国の責務（情報の収集、分析、助言、その他の支援など）は重要だと思う。国だけではなく、地方自治体、関係者が連携し一体的に取り組まないとよりよい地域計画が策定できないと思う。  
・利用者の観点から、タクシー乗り場の拡充整備をお願いしたい。ハード面は、事業者、協会だけでは難しいので、中央政府、地方政府の力を借りないとできない問題。乗り場の拡充整備は、タクシー事業の活性化・地域経済の活性化に繋がり、ひいては、国の経済活性化に繋がるものである。

- ・特別措置法基本方針の意義は同感である。地方自治体もバスと同様にタクシーは公共交通機関であると認識した政策をいただきたい。
- 会 長
- ・特別措置法の趣旨を理解いただいた意見ありがとうございます。
  - ・乗り場の拡充整備は、敷地・施設の課題として整理していきたい。
- 委 員
- ・タクシー事業者においては本来の事業収支が好調でなくそれを補う目的もあって、創意工夫しコミュニティ交通の要素も持った乗合タクシーや福祉タクシーなどの様々な取り組みをされていることには敬意を表するものであり、市民もこれらの取り組みに感謝し今後も更に発展的に取組まれることを期待していると思う。
  - ・本協議会で掲げている方針として一つ目はタクシーをどこまで公共交通機関として位置づけられるかということ、二つ目としてはタクシーの適正な車両数の検討であると思うが車両数の適正化が進んだ場合においても、先ほど申し上げた創意工夫され公共交通機関の一端を担っている事業の発展・継続に水をさすことにならないようお願いしたい。
  - ・これらの方針の明確化はタクシー事業全体の今後の発展のために不可欠であると思うので、バランスの取れた両輪として位置づけるように本協議会において確かな整理をしていただきたいと考える。
- 委 員
- ・利用者として私自身、タクシーは大好き。
  - ・駅、道路で直ぐ乗れる。わからない場所でも運転手が連れて行ってくれる便利な乗り物で、また、夜遅くとも直ぐ乗れ、大変重宝している。
  - ・利用する側として、運転手のマナーも向上していて、何処でも直ぐ乗れる現状の利用しやすさが良い。
  - ・タクシー事業の経営状況、運転者の厳しさを本日初めて知ったが、利用者側は事業者の現状とは異なる。利用者側としては、現状のタクシーの利用し易さはいいと思うのでその辺も頭に入れて論議して欲しい。
- 会 長
- ・運転手の労働条件の改善もあるので、有効な需要喚起策を皆さんと考えて行きたい。
- 委 員
- ・15年元旦の朝日新聞社説にタクシーは何処でも乗りやすくなった記事が出ていたことを思い出す。梶山委員の思いはわかるが、運転者の賃金を改善してあげてを考えると、運転者の労働条件の向上について利用する方も頭の片隅において欲しい。

## 5. 閉会

石橋会長

今回は地域計画の骨子を事務局から示してもらい議論していきたい。

本日は、貴重な意見ありがとうございます。今後とも宜しくお願いしたい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(案)

資料2 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会冊子

資料3 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画(京浜交通圏)

資料4 適正と考えられる京浜交通圏の車両数について